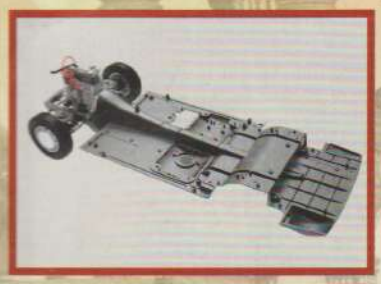
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 17

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ «ЖИГУЛИ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00017

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 17, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 13 200 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

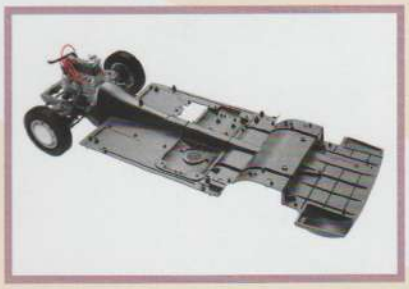
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 04.10.2018.
Дата выхода в свет: 27.12. 2018.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7 (внизу), 8 © ИТАР ТАСС;
Стр. 7 (вверху) © О. Иванов; Стр. 7 (в середине) © РИА Новости;
Стр. 9, 11 (справа вверху) © частная коллекция;
Стр. 10 (вверху), 11 (вверху, справа внизу) © Dreamstime;
Стр. 10 (внизу), 11 (в середине) © AKG.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка пола багажника

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Органы управления автомобиля «Жигули»

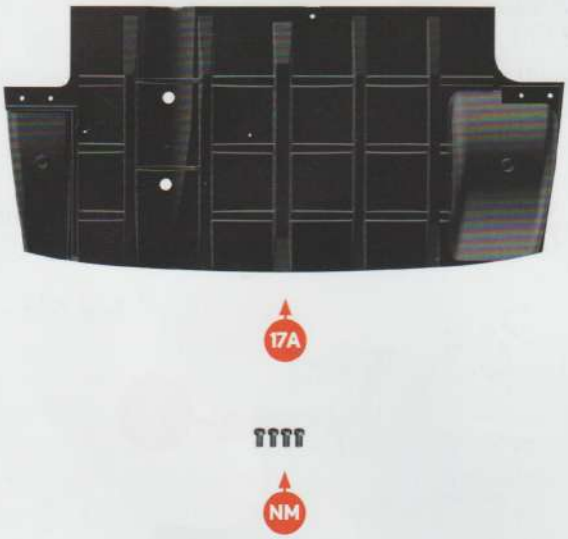
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Де Дион Бутон»: забытая легенда

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка пола багажника

С деталями этого номера вы присоедините пол багажника к уже собранной части вашей модели.

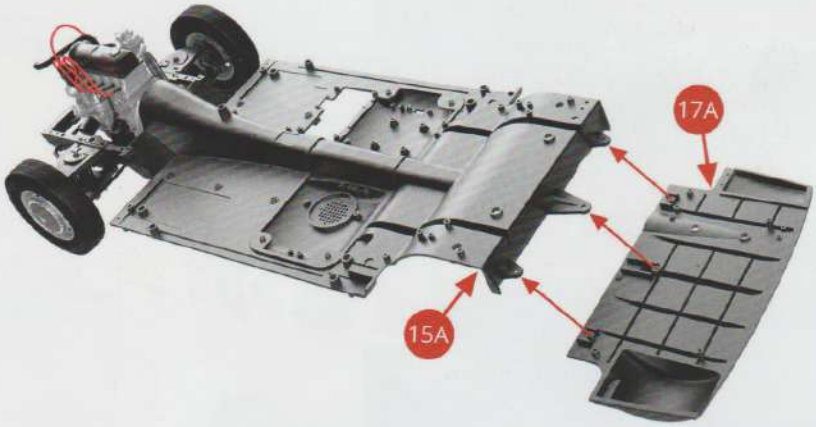


17A Пол багажника

NM Винт M2,3 × 4 мм (4 шт.)

Схемы сборки

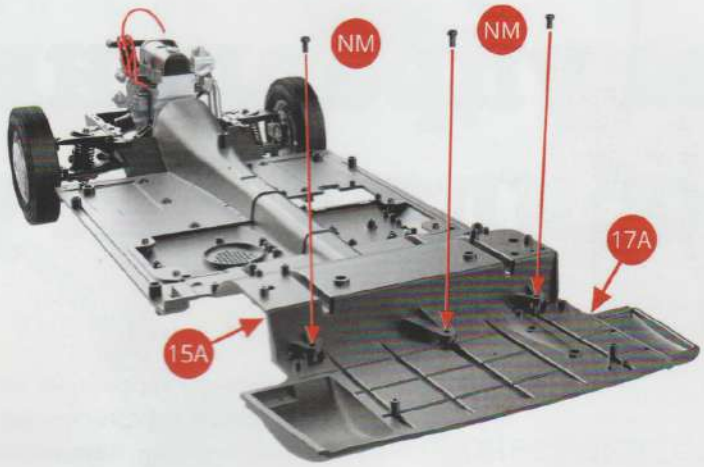
1



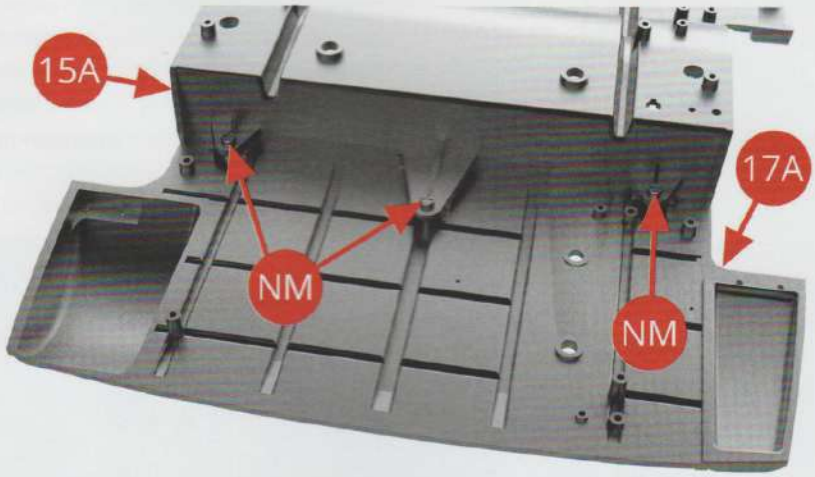
Приложите пол багажника 17A к полу кузова 15A.

Так выглядит крупный план перевернутой кверху днищем модели с полом багажника, пристыкованным к полу кузова.

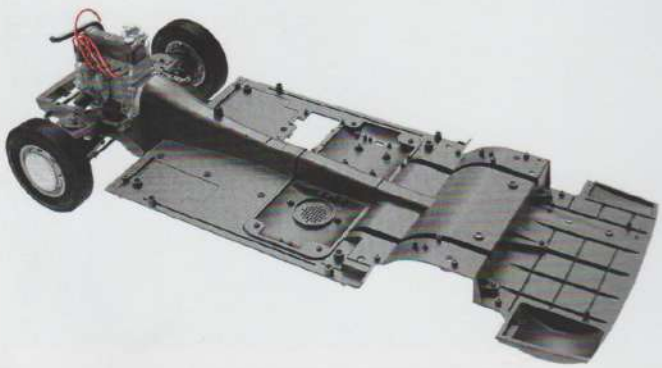
2

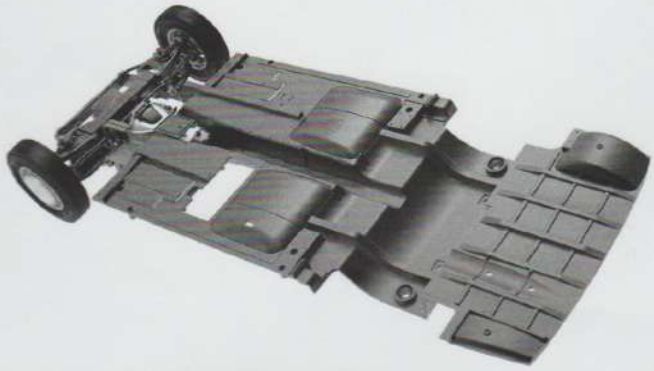


Прикрепите пол багажника 17A к полу кузова 15A тремя винтами NM.



Вид узлов после сборки





Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

Органы управления автомобиля «Жигули»

В инструкции по эксплуатации автомобиля ВАЗ-2101 написано буквально следующее: «органы управления автомобилем расположены просто и удобно для пользования». Органы управления расположены в зоне сиденья водителя.

К органам управления автомобиля относятся рулевое колесо и многочисленные рычаги, педали, выключатели и переключатели, находящиеся на полу кузова, рулевой колонке и панели приборов.

Рычаги и педали

Наиболее важным является, безусловно, рычаг переключения передач. Как следует из его названия, этот рычаг предназначен для переключения передач (скоростей) в коробке передач автомобиля. Алгоритм переключения передач обычно изображен на рукоятке рычага. Нейтральное положение рычага определяется его свободным перемещением (покачиванием) влево и вправо, при этом рычаг под действием оттяжной пружины стремится занять крайнее правое положение.

«Жигули» на Карл-Маркс-Аллее. Восточный Берлин, ГДР. 1986 год.

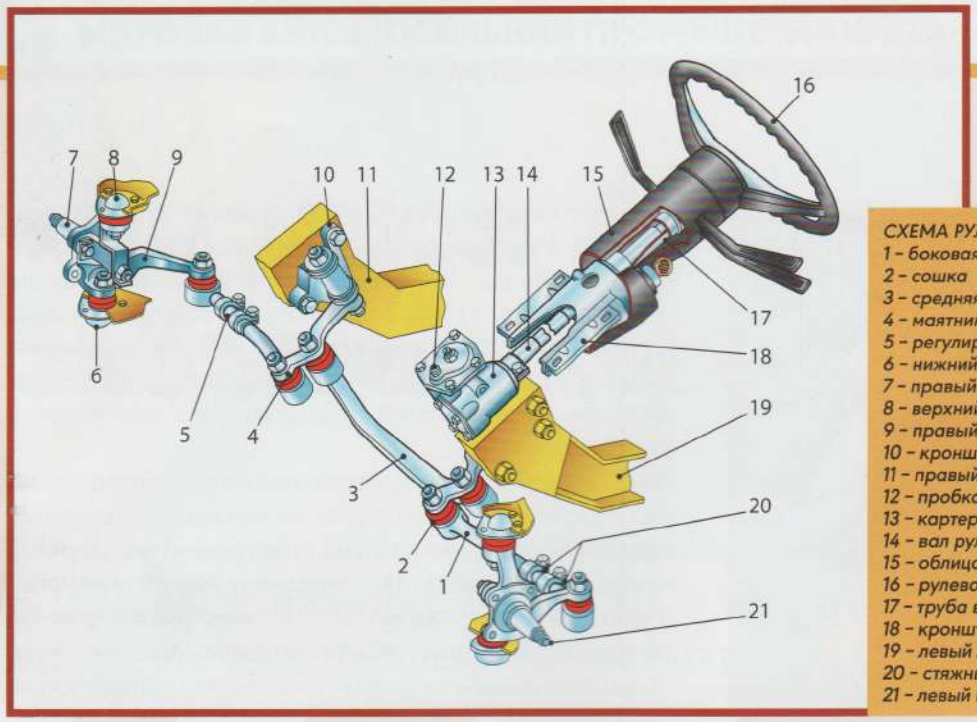


СХЕМА РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ ВАЗ-2101
1 – боковая тяга
2 – сошка
3 – средняя тяга
4 – маятниковый рычаг
5 – регулировочная муфта
6 – нижний шаровой шарнир передней подвески
7 – правый поворотный кулак
8 – верхний шаровой шарнир передней подвески
9 – правый рычаг поворотного кулака
10 – кронштейн маятникового рычага
11 – правый лонжерон кузова
12 – пробка маслозаливого отверстия
13 – картер рулевого механизма
14 – вал рулевого управления
15 – облицовочный кожух вала рулевого управления
16 – рулевое колесо
17 – труба верхней опоры вала рулевого управления
18 – кронштейн вала рулевого управления
19 – левый лонжерон кузова
20 – стяжные хомуты регулировочной муфты
21 – левый поворотный кулак

Рычаг ручного тормоза, находящийся между сиденьями водителя и переднего пассажира, предназначен для затормаживания автомобиля на стоянке или подъеме. В случае необходимости ручной тормоз может также использоваться как аварийный и при движении автомобиля.

Как и в любом автомобиле с механической коробкой передач, в ВАЗ-2101 имеются три педали. Слева расположена педаль сцепления, предназначенная для включения и выключения сцепления при переключении передач. Педаль тормоза находится посередине и служит для торможения автомобиля. А справа установлена педаль акселератора или управления дроссельной заслонкой карбюратора, именуемая в просторечии педалью газа. При нажатии на эту педаль изменяется количество горючей смеси, которое подается в цилиндры двигателя, – и тем самым изменяются его мощность и скорость движения автомобиля.

При пуске холодного двигателя используется рукоятка управления воздушной заслонкой карбюратора (подсос). При прикрытой заслонке (выдвинутая рукоятка) доступ воздуха в карбюратор уменьшается, и смесь обогащается топливом. После прогрева двигателя воздушная заслонка открывается полностью. Для этого надо вернуть рукоятку на место.

Представитель югославской фирмы М. Вагич (справа) консультирует сборщика югославских рулевых колонок В. Курова в цехе ВАЗа. 1979 год.

Сборщица рулевых колес для автомобилей «Жигули». Мелекесский завод кузовной арматуры, РСФСР. 1971 год.

Праворульные «Жигули» на улице Катманду, Непал. 1985 год.

Праворульные модели

С 1974 по 1982 год на базе ВАЗ-2101 и ВАЗ-21011 выпускались праворульные модели для экспорта в страны с левосторонним движением: ВАЗ-21012 и ВАЗ-21014. Поскольку при переносе органов управления на правую сторону распределение массы машины оказывалось неравномерным, то в их конструкции была усилена пружина подвески правого переднего колеса.

Рулевое управление

Рулевой механизм состоит из рулевого колеса, с помощью которого меняют направление движения автомобиля, вала рулевого управления и червячной передачи. Рулевое колесо имеет стальной каркас и пластмассовое покрытие. Рулевой механизм передает движение от рулевого колеса к сошке. К ступице рулевого колеса с двух сторон приклепаны контактные кольца включателя звукового сигнала. На кольцо и включатель звукового сигнала установлены декоративные пластмассовые крышки. Ступица рулевого колеса надета на шлицы вала и закреплена гайкой. Вал устанавливается в кронштейне в двух пластмассовых втулках, а кронштейн крепится к панели приборов. Сверху вал закрывается декоративным кожухом, образуя рулевую колонку автомобиля. В кожухе устанавливаются включатель зажигания и стартера, механизм переключателей света фар и указатель поворота с рычагами.

Шлицевый наконечник, приваренный на конце вала, соединяет его с валом червяка рулевого механизма. Червячный редуктор рулевого механизма заключен в алюминиевый корпус, который крепится к переднему левому лонжерону кузова. Редуктор состоит из глобоидального червяка, установленного на валу, и двухгребневого ролика, установленного на двойном игольчатом подшипнике. Ролик смонтирован на оси в пазе вала привода сошки.

Рулевой привод (рулевая трапеция) имеет сошку, шарнирно соединенные с ней среднюю тягу и крайнюю левую тягу, маятниковый рычаг и шарнирно соединенную с ним крайнюю правую тягу, а также поворотные рычаги. Рулевые тяги соединяются между собой шестью неразборными шарнирами одинаковой конструкции. Сверху они закрыты защитными чехлами.

Крайние тяги рулевой трапеции - составные. Они состоят из двух наконечников. Хвостовики обоих наконечников имеют правую и левую резьбу и соединяются между собой разрезными регулировочными муфтами. Вращая регулировочную муфту, можно удлинять или укорачивать крайнюю рулевую тягу. Это необходимо делать при регулировании схождения колес.

Усилия поворота колес воспринимаются от крайних тяг поворотными рычагами, закрепленными на поворотных кулаках.

Автомобили ВАЗ-2101. 1970 год.

«Де Дион Бутон»: забытая легенда

Марка «Де Дион Бутон» (De Dion Bouton) была широко известна в конце XIX – начале XX века. Легковые автомобили этой фирмы пользовались заслуженным спросом. Достаточно сказать, что в 1900 году «Де Дион Бутон» стала крупнейшей автомобильной фирмой в мире.

Декабрьским утром 1881 года молодой маркиз Феликс Филипп Альбер де Дион де Вандонн прогуливался по Итальянскому бульвару в Париже. И в витрине магазина ему приглянулся бойко бегавший за стеклом работавший на пару игрушечный паровозик. Маркиз спросил, где делают такие замечательные модели, и отправился искать мастерскую.

Де Дион, Бутон и Трепарду

Дорога, указанная продавцом, привела маркиза на улицу де-ла-Шапель в мастерскую сводных братьев Жоржа Бутона и Шарля-Армана Трепарду. Молодые люди быстро нашли общий язык и интересы и ударили по рукам. В 1883 году была основана фирма «Де Дион Бутон и Трепарду» (De Dion, Bouton et Trepardoux). Материальную сторону обеспечивал маркиз, а братья генерировали идеи. Начав с паровых двигателей для катеров, фирма быстро переключилась на сухопутные транспортные средства. После первых неудач появился вполне работоспособный паровой автомобиль «Ла Маркиз тип 1» (La Marquise Type 1). Спрос на него был неплохой, и в фирме трудилось уже 20 человек. За этой моделью последовали другие, тоже довольно удачные. В 1894 году на паровом тракторе с прицепом де Дион одержал победу в гонках по маршруту Париж – Руан, пройдя 127 км со средней скоростью 18 км/ч. Но комиссия, под предлогом «технической отсталости» транспортного средства, работавшего на пару, присудила победу командам «Пежо» и «Панар-Левассор», выступавшим на автомобилях с двигателями

Альбер де Дион в машине с кузовом визави выпуска 1898 года. Фотография 1932 года.

«Де Дион Бутон 8 HP» выпуска 1903 года в музее Турина.

внутреннего сгорания. У этой несправедливости был и положительный момент: де Дион и Бутон решили активнее внедрять бензиновые двигатели на своих экипажах. Трепарду, ярый сторонник паровых машин, не согласился с их решением и покинул фирму.

Первый двигатель, первые автомобили

С уходом Трепарду его фамилия исчезла из названия фирмы, хотя она продолжала производить различную паровую технику до 1904 года. Тем не менее основное внимание уделялось автомобилям. Начинать надо было с двигателя, который удалось создать в 1894 году.

Бензиновый трицикл «Де Дион Бутон». Гравюра 1895 года.

Одноцилиндровый мотор объемом 137 см^3 и мощностью 0,75 л. с. раскручивался до небывалых в то время 3000 об/мин. Его установили на компактную одноместную тележку на трубчатой раме с тремя велосипедными колесами, рулем и седлом. По сути это был не автомобиль, а трехколесный мотоцикл - трицикл. Впрочем, многие автомобильные фирмы начинали с таких конструкций.

В 1896 году в соревнованиях по маршруту Париж - Марсель - Париж (1700 км) трицикл «Де Дион Бутон» одержал убедительную победу и вскоре стал довольно популярным средством передвижения: ведь к нему можно прицепить прицеп и везти уже трех пассажиров. Четырехколесная версия этой машины - квадроцикл - появилась в 1898 году и была оборудована мотором мощностью 1,75 л. с.

Этот момент стал знаменательным: во первых, де Дион организовал первое во Франции автомобильное шоу, а во-вторых, фирма перешла к производству полноценных четырехместных автомобилей.

«Де Дион Бутон тип D»

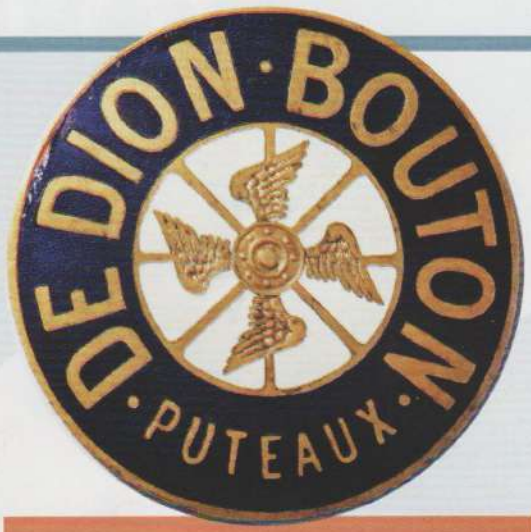
Первым настоящим автомобилем фирмы стала модель «Тип D» (Le Type D). Объем двигателя этой машины составлял 402 см^3, а мощность - 3,75 л. с. «Тип D» имел четырехместный кузов, в котором пассажиры располагались по системе «визави», то есть друг напротив друга; водитель сидел сзади и смотрел на дорогу из-за голов передних пассажиров. У ног водителя находилась рулевая колонка с рычагом управления. Кузов визави придавал машине симметричный вид, перед автомобиля можно было определить лишь по фарам-фонарям. Любопытно отметить, что во Франции первые автомобили называли вуатюретками (что можно перевести как «повозочка»). Кузов вуатюретки «Тип D» устанавливался на металлической трубчатой раме, двигатель располагался сзади под сиденьем в металлическом ящике, с ним была соединена двухступенчатая трансмиссия. Очень быстро эта «повозочка» завоевала популярность, став первой массовой машиной в мире. Автомобили этого типа выпускались до 1902 года и были произведены в количестве 2900 экземпляров,

«Де Дион Бутон 3, 5 HP» с кузовом визави в музее Гааги.

«Де Дион Бутон» выпуска 1901 года с кузовом визави.

включая, правда, аналогичные по конструкции, но последовательно оснащавшиеся более мощными двигателями «Тип E», «Тип G» и «Тип L». Еще одной особенностью автомобиля «Тип D» была конструкция задней подвески. Разработал ее Жорж Бутон, но в историю она вошла под названием «подвеска де Дион».

Вуатюретки «Де Дион Бутон» имели неразрезную колесную заднюю балку выгнутой назад дугообразной формы. Она служила только для крепления на ней колес, подвешенных на рессорах. Картер главной передачи с дифференциалом крепился жестко на раме и не был связан с балкой. Вращение на колеса передавалось с помощью двух полуосей с двумя шарнирами на каждой. Такое решение уменьшало величину неподрессоренных масс. Снизив нагрузку на рессоры, удалось сделать ход автомобиля намного мягче. Подвеска де Диона впоследствии устанавливалась, например, на «Вольво 345» (Volvo 345) 1975 года и «Альфа Ромео 75» (Alfa Romeo 75) 1985 года, а также на знаменитую «Феррари Тестаросса» (Ferrari Testarossa). Оснащены ею также и ВАЗ-2108, «Смарт» (Smart), «Хонда H-RV» (Honda H-RV). На швейцарских военных грузовиках такой подвеской оборудованы обе ведущих оси.



Забытая марка

Последний легковой автомобиль марки «Де Дион Бутон» был собран в 1932 году, производство грузовых автомобилей продолжалось до 1952 года. Жорж Бутон умер в 1938 году, а де Дион дожил до окончания Второй мировой войны, выехав 8 мая 1945 года на улицы Парижа на вуатюретке 1900 года выпуска (правда, с шофером). В 1946 году маркиза не стало. Прошло 70 лет, и марка «Де Дион Бутон» практически полностью забыта.

«Де Дион Бутон 8 HP» выпуска 1904 года на ретропробеге.

В НОМЕРЕ 18

- УСТАНОВКА ПЕРЕДНИХ ПОДКРЫЛКОВ
- КОНТРОЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ «ЖИГУЛЕЙ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ПЕРЕДНИЙ ЛЕВЫЙ ПОДКРЫЛОК
- ПЕРЕДНИЙ ПРАВЫЙ ПОДКРЫЛОК
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2018 Ашет Коллекция. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!